

HOMONNAI SAROLTA

„...eundo in nuncium regis versus regem Hungariae...”¹

Egy diplomáciai utazás és költségei 1346-ban

[Mi] Edward „Franciaország és Anglia királya” „ily nagy bűn megtorlásához... örömet adunk tanácsot és segítséget...” „Kelt westminsteri palotánkban Március 18. napján. 1346.”²

1345. szeptember 18-án Aversában meggyilkolták I. (Nagy) Lajos király (1342-1382) öccsét, András herceget, a nápolyi trón örökösének, Johannának férjét. Sejtteni lehetett, hogy a gyilkosság mögött igen magas rangú személyek rejtőznek. A politikai megfontolásból elkövetett merénylet értelmi szerzője Valois Katalin tarantói hercegnő és címzetes konstantinápolyi császárnő volt. Ő hálózta be és nyerte meg ügyének a nápolyi udvar magas rangú tisztségviselőit Johanna és rajta keresztül saját családja előnyhöz juttatására.³ Mivel I. Lajos király és Erzsébet anyakirályné hasztalanul próbálkoztak VI. Kelemen pápánál a valódi vétkesek megbüntetését kérve, felmerült a fegyveres megtorlás lehetősége.⁴ Nagy Lajos szövetségescsk után nézett, akik természetszerűleg az avignoni pápai udvarral és a nápolyi királysággal ellenséges viszonyban lévők közül kerültek ki. A magyar uralkodó diplomáciai tevékenysége révén erős támogatót nyert a nápolyi hadjárat tervéhez Bajor Lajos személyében,⁵ és az osztrák herceg is támogatta a nápolyi ügyet.⁶ I. Lajos rajtuk keresztül jutott el III. Edward angol királyhoz (1327-1377), aki melegen pártfogolta a megtorló akciót és segítséget

¹ Trautz, Fritz: Die Reise eines englischen Gesandten nach Ungarn im Jahre 1346. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung (Innsbruck – Graz) 1952. 363. (a továbbiakban: MIOG 1952.)

² „...ad vindicandum tantum scelus... daremus libenter consilium et innamen...” In: Fejér György: Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis I–XLII. Buda 1829-1844. IX./1. 368–369. (a továbbiakban: Fejér)

³ Miskolczy István: Magyarország az Anjouk korában. Budapest, 1923. 42-43. (a továbbiakban: Miskolczy 1923.); Miskolczy István: Nagy Lajos nápolyi hadjárata. Hadtörténeti Közlemények, 1933. 46. (a továbbiakban: Miskolczy 1933.); Lásd részletesen: Pór Antal: Nagy Lajos 1326-1382. Magyar Történeti Életrajzok. Budapest, 1892. 89., 101-141. (a továbbiakban: Pór 1892.); Hóman Bálint-Szekfű Gyula: Magyar történet II. Budapest, 1936. 180-184. (a továbbiakban: Hóman-Szekfű 1936.); Kristó Gyula: Az Anjou-kor háborúi. Budapest, 1988. 103-104.; (a továbbiakban: Kristó 1988.) Bertényi Iván: Nagy Lajos király. Budapest, 1989. 71-72. (a továbbiakban: Bertényi 1989.)

⁴ Az ügy békés, diplomáciai úton való elintézési kísérleteiről és azok kudarcairól részletesen lásd az alábbi műveket: Pór 1892. 101-104.; Fraknói Vilmos: Magyarország egyházi és politikai összeköttetései a római Szent-székkal. A magyar királyság megalapításától a konstanzi zsinatig. Budapest, 1901. 187-93. (a továbbiakban: Fraknói 1901.); Miskolczy 1923. 44-46.; Miskolczy 1933. 46-47.; Miskolczy István: Magyar-olasz összeköttetések az Anjouk korában. Magyar-nápolyi kapcsolatok. Budapest, 1937. 87-96. (a továbbiakban: Miskolczy 1937.); Kristó 1988. 105.; Bertényi 1989. 72-74.

⁵ Wenzel Gusztáv: Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. I-III. Budapest, 1875. II. kötet 175. sz. 179.; Pór 1892. 114.; Fraknói 1901. 193-194.; Miskolczy 1923. 44.; Miskolczy 1933. 47.; Hóman-Szekfű 1936. 169., 185-186.; Miskolczy 1937. 97.; Kristó 1988. 109.; Bertényi 1989. 73.

⁶ További szövetségesként kínálkozott Szicília királya, mert már régóta folyt a harc a szigetért a nápolyi Anjouk és az Aragónok között. A sziget igen fontos lett volna hajóhadászati szempontból. Esetleg Genova városa is szóba jöhetett a hadjárat támogatójaként, mert birtokperben állt a nápolyi királynővel, és vetélytársa volt Lajos ellenségének, Velencének. Miskolczy 1933. 47.

ígért fent idézett levelében. Lajos tervei szerint ő az ellenséges táborba tartozó franciákat kötötte volna le a száz éves háborúval.⁷

III. Edward és Nagy Lajos követváltása

Az angol uralkodóval felvett kapcsolat eddig ismert bizonyítéka annak – már idézett – levele, melyben kifejezi őszinte együttérzését a magyar királyi családdal, feltétlenül megboszszulandónak tartja András meggyilkolását és ehhez minden segítséget megad. III. Edward két hasonló tartalmú levelet küldött, az egyiket Lajos királynak, a másikat Erzsébet anyakirálynénak.⁸ Ezekből a levelekből kiderül, hogy Nagy Lajos a garamszentbenedeki bencés monostor apátját, a 14. század nagy magyar bencés reformerét, Szigfridet küldte III. Edwardhoz, hogy ügyének támogatására felkérje.⁹

Az apát maradéktalanul teljesítette a rábízott feladatot, mert III. Edward március 18-án kelt okleveleiből azt is megtudjuk, hogy Szigfriddel együtt saját követét, Walter de Mora szerzetest is elküldte Magyarországra, hogy kedvező választást eljuttassa Lajos királyhoz. A Szigfrid által vezetett követtség nyomát őrzí III. Edward pénzügyi kimutatásai között egy 1346. április 6-án kelt oklevél is, melyben 20 márká értékű ajándékról szóló bejegyzés szerepel. Ezt a „csekély” figyelmességet III. Edward Nagy Lajosnak szánhatta, hiszen Szigfrid apátnak adott rételként van nyilvántartva.¹⁰

Az említett oklevelekkel azonban nem zárul le az angol kapcsolat írásos emlékeinek sora. A fent leírt dokumentumokból csak annyit tudunk meg, hogy Anglia királya útnak indította követét, de hogy meg is érkezett Magyarországra és fogadta őt Erzsébet királyné, valamint Lajos király, arról már egy újabb – a magyar szakirodalomban eddig nem tárgyalt – forrás tudósít. Ez a dokumentum nem kifejezetten politikátörténeti jellegű, csak adalékkul szolgál az Anjou-kori magyar külkapcsolatok történetéhez.

III. Edward követének, Walter de Mora domonkos szerzetesnek úti számlájáról van szó, mely a magyarországi diplomáciai küldetés során keletkezett kiadásait tartalmazza.¹¹ Ez a számla 1347. május 3-i dátummal került be az angol királyi levéltárba. Bevezető és záró sorainak kézírása eltér a tényleges számlát formáló betűtíptől. Valószínűleg a keretoklevelet a hivatali személyzet, a kiadásokról szóló részt pedig Mora szerzetes írta.¹²

A követekkel kapcsolatos anyagi ügyeket – mint az országot érintő gazdasági, pénzügyi feladatokat általában – az Exchequer vagy Scaccarium nevű szerv intézte. Mora is nekik volt köteles elszámolni a kiadásaira kapott összegről. Ez az intézmény a legfőbb gazdasági és pénzügyi hivatal volt a középkori Angliában. Nevét a pénzügyek elszámolási módjáról kapta, ugyanis az egy sakktábla mintájú asztalon történt. Az intézmény 1118 körül alakulhatott meg és 1330 óta részletes kimutatásokat vezetett (Pipe Rolls), ezek között maradt

⁷ Pór 1892. 114.; Fraknói 1901. 193-194.; Miskolczy 1923. 44.; Miskolczy 1933. 47.; Hóman-Szekfü 1936. 185.; Miskolczy 1937. 97.; Kristó 1988. 109.; Bertényi 1989. 73. Fraknói szerint az előző évben az angol uralkodó szövetségi ajánlatokat tett I. Lajos királynak. Fraknói 1901. 194. Attól függően, hogy mikor vette fel a magyar uralkodó a kapcsolatot a nápolyi hadjárat ügyében III. Edwarddal, ez az év lehet 1344 és 1345 is.

⁸ Fejér IX./1. 368-369.; MIOG 1952. 360-361. Az Erzsébet királynénak írt levelet Fejér csak részben közli. Fejér IX./1. 369. A Fejér által közölt oklevelek származási helye: Rymer, T.: Foedera, Litterae and Acta Publica. London, 1825. Vol. 3. pars 1. 75., 76. Ez utóbbi információért Szántó Richárdnak tartozom köszönettel.

⁹ Nagy Lajosnak Anglia királyához küldött leveléről nincs tudomásunk.

¹⁰ „cuidam abbati de partibus Hungarie nuper venienti in nuncium domino regi de rege Hungarie” MIOG 1952. 360. 11. jegyzet.

¹¹ MIOG 1952. 359-368.

¹² MIOG 1952. 363.

fenn Mora számlája is.¹³ Az Exchequer kezdő hivatalos bejegyzése 1346. április 6-i dátummal fejeződik be, de a számlából kiderül, hogy Mora már március 25-én, Gyümölcsoltó Boldogasszony napján elindult, hogy eleget tegyen a rábízott feladatnak.

Az angol királyi követ Európán át Magyarországra vezető útja során pontos „könyvelést” vezetett a kiadásairól. A gondos barát még arra is ügyelt, hogy a hasonló jellegű tételeket külön-külön csoportban jegyezze fel a jobb áttekinthetőség kedvéért. Így a kimutatása négy, jól elkülöníthető részre tagolódik:

1. Az egyes városokban étkezésért és éjszakai szállásért kifizetett összegek. Ebből a részből ismerhetjük meg a követ pontos útvonalát.

2. Ruhára, lovagló öltözékre, lábbelire fordított kiadások.

3. Lóvásárlásra, lófelszerelésekre, istállóra, patkolásra kiadott dénárok. Ezen a részen belül elkülöníthető egy „egyéb költségek” névvel illethető kategória, melyben négy, egymástól különböző tétel van rögzítve.

4. Vízi közlekedéssel kapcsolatos kiadások, csónakra, átkelésre, hajóbérletre költött pénz.

Ahhoz azonban, hogy e forrás több legyen, mint egy pusztaszámolás, azaz beszélni tudjon egy korabeli utazó, követ mindennapjairól, az eleven középkori élet egy szeletéről, el kellett végezni néhány feloldást.

A helynevek beazonosítását – néhány kivétellel – Trautz, a számla latin szövegének kiadója már megoldotta.¹⁴

Meg kellett határozni az egyes állomásokon való tartózkodás pontos időpontját is. Trautz csak a számlában szereplő – a követ által leírt – dátumokat oldotta fel: „in annunciatione beate Marie virginis”,¹⁵ „in cena domini”,¹⁶ „in die sancto Pasche”,¹⁷ „in die Pentecostes”¹⁸ és „in die Corporis Christi”,¹⁹ illetve néhány ezekhez közeli napot határozott meg,²⁰ és ismerjük a diplomáciai küldetés befejezésének pontos időpontját is.²¹ A többi állomáshoz nem kapcsolt időpontot. A fenti ünnepnapok nélkülözhetetlen „kapaszkodókat” jelentettek, hiszen például a félnapos vagy többnapos tartózkodások esetében akkor juthattam a megfelelő eredményhez, ha nem folyamatosan számoltam a napokat, hanem a fenti ünnepekhez viszonyítva visszafelé haladva határoztam meg az egyes városokba érkezés napját. A dátumozásnál további segítségemre volt az, hogy a követ a számla első részében az étkezésekre és az éjszakai szállásokra kifizetett összegeket tüntette fel. S ha tudjuk, hogy a középkorban az első érkezés késő délelőtt volt, ez tovább pontosíthatja az időpontok meghatározását, ami a napi haladási sebességek megállapításához nyújtott elengedhetetlen segítséget. Ezekről a későbbiekben részletesen lesz szó. Némileg hátráltatta a pontos datálást az, hogy a követ néha azokat a napokat is egészként tüntette fel a számla szöveges részében, amelyekről a dátummeghatározás során kiderült, hogy csak fél vagy biztosan nem teljes napok lehettek.

¹³ Váczy Péter: A középkor története. Egyetemes történet II. Budapest, 1936. 486. (a továbbiakban: Váczy 1936.); Bónis György: A jogtudó értelmiség a középkori Nyugat- és Közép-Európában. Budapest, 1972. 114–145.

¹⁴ Közölt feloldásainak ellenőrzésére, illetve az általa bizonytalanul, vagy nem meghatározott helynevek beazonosításához az alábbi munkákat használtam: Johannes Lipszky: Mappa Generalis regni Hungariae. Pesthini 1806.; Ortvay Tivadar: Magyarország egyházi földleírása I–III. Budapest, 1891.; Csánki Dezso: Körös megye a XV. században. Budapest, 1893.; Györfly György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. I–III. Budapest, 1963–1987. (a továbbiakban: ÁMTF); Grasse-Benedict-Plechl: Orbis Latinus. I–III. Budapest, 1972. (a továbbiakban: OL 1972.); Heller, Georg: Comitatus Crisiensis. München, 1978.; Heller, Georg: Comitatus Zagradiensis. München, 1980.

¹⁵ Március 25. MIOG 1952. 361., 363.

¹⁶ Április 13. MIOG 1952. 364.

¹⁷ Április 16. MIOG 1952. 364.

¹⁸ Június 4. MIOG 1952. 365.

¹⁹ Június 15. MIOG 1952. 365.

²⁰ MIOG 1952. 361. Természetesen ellenőriztem a feloldások helyességét.

²¹ Július 13. MIOG 1952. 368.

Ezek főleg akkor foghatók meg, amikor a követség több napig tartózkodott egy helyen – például Mainz, Regensburg, Zágráb vagy Brugges esetében. Ilyenkor akkor is teljes napot tüntetett fel az elszámolásnál, amikor aznap csak dél körül érkezett az adott városba. Talán nem lehetett véletlen, hogy Mora csak a fontos ünnepek napjait írta le, mert különben 0,5 vagy 1,5 napos beosztásokkal kellett volna dolgoznia a költségek lejegyzésénél. A számlavezetés e nélkül is messze fölülmúlja az átlagos precizitást.

S végül az utolsó feloldásra váró tétel: az elszámolás pénzügyi rövidítései. A számunkra jelenleg fontos angol pénztörténet esetében viszonylag könnyű dolgunk van. Angliában az egész középkor folyamán – sőt napjainkig – ugyanaz a pénzfelosztási rendszer érvényesült: 1 font ezüst 20 solidusnak felelt meg, s ebből 240 dénárt vertek.²² Ezeknek újkori megfelelői a font – most már mint valós pénz – a schilling és a penny. A középkorban országonként más elnevezésük volt, de felosztásuk mindenhol követte Nagy Károly pénzrendszerét.²³

A számlában található rövidítések feloldása tehát a következő:

Li. = libra, a font latin elnevezése

s. = solidus

d. = dénár

Gondolhatnánk arra is, hogy az s. rövidítés mögött a sterling kifejezés állhat, ám ez tévútra vinne minket. A korai középkorban a pénzromlás ellensúlyozására ugyanis a legtöbb országban súlyra és finomságra nézve is jobb minőségű dénárokat bocsátottak ki. Ilyen javított dénár volt a 12. század végén Angliában kibocsátott sterling. Tehát nem egy számítási, hanem egy valós, forgalomban lévő pénzről van szó. Az angol sterlingnek a 13. század végén megjavított formája ugyanolyan gyorsan elterjedt Európában, mint néhány évvel korábban a toursi, majd a párizsi garas.²⁴ Angliában kizárólag a királyé volt a pénzverés joga, így ott sokkal stabilabb volt a pénz értéke, mint a többi európai országban.²⁵

Tehát a képlet, amellyel dolgozni fogunk:

1 libra = 20 solidus = 240 dénár

1 solidus = 12 dénár

A hely-, időpont- és pénzegység-meghatározások során feltáruló ismeretek birtokában nincs más hátra, mint „összerakni” a teljes utat, és a számla puritán sorai mögül előcsalogatni a beszédes középkori hétköznapiakat, betekintve a korabeli Európa és Magyarország utazási szokásaiba, ár- és értékviszonyaiba, szárazföldi és vízi útjainak állapotába.

Egy középkori itinerárium

Walter de Mora 1346. március 25-én indult el Londonból, hogy fontos küldetését teljesítse. A követ útja során felmerülő költségeire 20 librát, azaz 4800 dénárt kapott. Összehasonlításként álljon itt a magyar királynak szánt ajándék, 13 libra 6 solidus 8 dénár, amely 3200 dénárt ér.²⁶ Ehhez viszonyítva nem túl sok 110 nap kiadásra 4800 dénár, s mint látni fogjuk, nem is volt cél.

²² Hóman Bálint: Magyar pénztörténet. 1916. 36., 50.; Kulcsár Zsuzsanna: Így éltek a középkorban. Nyugat-Európa a XI-XIV. században. Budapest, 1967. 213.; (a továbbiakban: Kulcsár 1967.) Henri Pirenne: A középkori gazdaság és társadalom története. Budapest, 1983. 176. (a továbbiakban: Pirenne 1983.); Engel Pál: A 14. századi magyar pénztörténet néhány kérdése. Századok, 1990./1. 27., 69. (a továbbiakban: Engel 1990.)

²³ Pirenne 1983. 177.

²⁴ Pirenne 1983. 183-184.

²⁵ Pirenne 1983. 181.

²⁶ Szokássá vált a középkori követjárások során, hogy a küldöttek ajándékot vittek magukkal. Ohler, Norbert: Reisen im Mittelalter. München, 1995. 103. (a továbbiakban: Ohler 1995.)

A számla első és legnagyobb részéből kirajzolódik Mora útvonala: Londonból kiindulva átkelt a tengeren, majd Flandria és a Német-Római Birodalom legjelentősebb városait érintve megérkezett Magyarországra. A Duna mentén eljutott Visegrádra, Budára, majd onnan átutazva a Dunántúlon érkezett meg Zágrábba, és innen ugyanazon az úton ment vissza az ország „fővárosába”. Magyarországról Anglia felé nagyjából hasonló úton haladt, mint hazánkba jövet, de néhány helyen letért róla, más városok érintésével. Az angliai partok elérése után London felé vette útját, de a királyt csak Wight szigetén érte el. A magyar király üzenetét – melyet sajnos nem ismerünk – itt adta át III. Edwardnak, s útját Windsorban fejezte be.

A részletes útvonal az alábbi volt:

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
1346. március 25.	Gyümölcsoltó Boldogasszony [napján] kenyérért, borért és halért a hajóra	II.s.	24
március 25. éjjel	Gravesendben (Kent) egy éjszakán át magunkért és a szolgálókért	VII.d.	7
március 26.	Sluisnél, a tengeren való átkelés után reggeliért magunknak és a szolgálóknak.....	XX.d.	20
március 26. éjjel	Eeklonál (Flandria) egy éjszakán át magunkért és a szolgálókért	IX.d.	9
március 27., 28., 29.	Gentben három napon át magunkért és a szolgálókért.....	? sérült	
március 29. éjjel	Applonba egy éjszakán át magunkért, a lovakért és a szolgálókért	? sérült	
március 30.	Mechelnben egy nap és éjjel magunkért, a lovakért és a szolgálókért	? sérült	
március 31.	Valamint ugyanott a második napon reggeliért magunknak, a lovaknak és a szolgálóknak	? sérült	4
március 31. éjjel	Diestben egy éjszakáért	XVIII.d.	18
április 1.	Maastrichtban reggelire	XXII.d.	22
április 1. este	Aachenben vacsorára és egy éjszakáért	II.s.	24
április 2.	Valamint ugyanott másnap reggelire	XIX.d.	19
április 2. éjjel	Berghcimben egy éjszakáért	XII.d.	12
április 3.	Kölnben egy napon és éjszakán át	III.s.VI.d.	42
április 4.	Bonnban reggelire	II.s. I.d.	25
április 4. éjjel	Andernachban egy éjszakáért.....	XVIII.d.	18
április 5.	Koblenzben reggelire.....	XX.d.	20

²⁷ Ennek az oszlopnak az adatai nem szerepelnek a számla eredeti szövegében. Dőlt betűvel jelzem azokat a dátumokat, melyeknek szövegszerű megfelelőjük megtalálható az eredeti verzióban.

²⁸ Az itt található adatok nem szerepelnek a számla eredeti szövegében.

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
április 5. éjjel	Boppardban egy éjszakáért	XVII.d.	17
április 6.	Bacharachban reggelire	XIX.d.	19
április 6. éjjel	Bingenben egy éjszakáért	XX.d.	20
április 7.	Mainzban első nap és éjszaka	III.s.V I.d.	42
április 8.	Valamint ugyanott másnap reggelire	XXII.d.	22
április 8. éjjel	Babenhauseben egy éjszakáért	XVI.d.	16
április 9.	Miltenbergben reggelire és egy éjszakáért ? sérült		
április 10.	Königheimben reggelire	? sérült	
április 10.	Tauberbischofsheim	? sérült	
április 11.	Aubban reggelire és egy éjszakáért.....	III.s.V.d.	41
április 12.	Windesheimben reggelire.....	XX.d.	20
április 12. éjjel	Markterlbachban egy éjszakáért	XVIII.d.	18
április 13.	Nürnbergben Húsvét előtti csütörtökön egy napon és éjjel át	III.s. VI.d.	42
április 14.	Kallmünzben reggelire és egy éjszakáért	II.s.	24
április 15.	Regensburgban Húsvét előtti egész nap és éjjel	III.s.VI.d.	42
április 16.	Valamint Húsvét szent napján ugyanott	III.s.VI.d.	42
április 17-18.	Valamint ugyanott hétfőn és kedden, várakozván az apát miatt	VII.s.	84
április 19.	Valamint ugyanott szerdán reggelire	XIX.d.	19
április 19. éjjel	Straubingben egy éjszakáért	XX.d.	20
április 20.	Osterhofenben reggel vásárolva.....	IX.d.	9
április 20.	Vileshofenben reggelire	XIII.d.	13
április 20. éjjel	Passauban egy éjszakáért	II.s. I.d.	25
április 21.	A hajón, Stein felé első nap ételért és abrakért.....	? sérült	
április 21. éjjel	Mauthausenben egy éjszakáért.....	? sérült	
április 22.	Másnap a hajón ételért és abrakért.....	? sérült	
április 22. éjjel	Steinben egy éjszakáért	XVII.d.	17
április 23.	Másnap a hajón, Bécs felé ételért és abrakért	XVII.d.	17

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
április 23., éjjel 24., 25., éjjel is	Bécsben három éjjen és 2 nappalon át az apátra való várakozás miatt	II.s.III.d.	27
április 26.	Fischamendban reggel vásárolva.....	XIII.d.	13
április 26.	Sommercinben reggelire	XV.d.	15
április 26. éjjel	Óváron egy éjszakáért	II.s.	24
április 27.	Öttevényben reggel vásárolva.....	XIII.d.	13
április 27.	Győrnél reggelire	XX.d.	20
április 27. éjjel	Komáromban egy éjszakáért	II.s.I.d.	25
április 28.	Esztergomban reggelire és egy éjszakáért.....	III.s.X.d.	46
április 29- május 11-ig	Visegrádon, – ahová megérkeztünk Magyarország királynéjához – 13 napon át ..	? sérült	
május 12. éjjel	Budán egy éjszakáért.....	II.s.VI.d.	30
május 13.	Fehérváron reggelire és egy éjszakáért	III.s.IX.d.	45
május 14.	Valamint ugyanott másnap reggelire az apát várakozása miatt	II.s.VI.d.	30
május 14. éjjel	Somogyváron, amit magyarul Somognak mondanak egy éjszakáért.....	II.s.VI.d.	30
május 15.	Segesden reggelire	II.s.V.d.	29
május 15. éjjel	Zákánynál egy éjszakáért	II.s.VI.d.	30
május 16.	Kaproncán reggelire	XXII.d.	22
május 16. éjjel	Kőrösön egy éjszakáért	XXVI.d.	26
május 17.	Rakovecen reggelire.....	XXI.d.	21
május 17. éjjel	A „Szlávok egyházában” (talán Scsvetc) egy éjszakáért.....	II.s.	24
május 18-20.	Zágrábban, – ahová megérkeztünk Magyarország királyához – 3 napon és éjszakán át...	X.s. II.d.	122
május 21-26	Valamint adtam Lászlónak, a mi királyi kísérőnknek költségeinkre a visszaúton 12 aranyforintot, amelyet ő 5 nap alatt teljesen elköltött, mivel hatan voltunk lovon és a királyi hadsereg minden tekintetben drágaságot okozott. Összesen.....	XXX.s.	360
május 27.- június 1.	Visegrádon 6 napon át a királyné válaszára várván	XVIII.s. IX.d.	225
június 2.	Esztergomban reggelire	II.s.	24
június 2. éjjel	Ferrobán, magyarul Vasban egy éjszakáért ..	XXI.d.	21
június 3.	Óváron reggelire.....	II.s. I.d.	25

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
június 3. éjjel	Hainburgban egy éjszakáért	XIX.d.	19
június 4.	Valamint ugyanott másnap, Pünkösöd szent napján reggelire	III.s. I.d.	37
június 4. éjjel	Petronellben egy éjszakáért	II.s. V.d.	29
június 5-7.	Bécsben három napon át Ausztria hercegének kísérfőjére várván	XI.s. VI.d.	138
június 7. éjjel	Tullnban egy éjszakáért	XXIII.d.	23
június 8.	St. Pöltenben reggelire	XX.d.	20
június 8. éjjel	Melkben egy éjszakáért	XIX.d.	19
június 9.	Amstettenben reggelire	XIX.d.	19
június 9. éjjel	Ennsben egy éjszakáért	II.s. I.d.	25
június 10.	Eferdingben reggelire	XXI.d.	21
június 10. éjjel	Peucrbachban egy éjszakáért	XIX.d.	19
június 11.	Passauban reggelire	II.s. I.d.	25
június 11. éjjel	Vilshofenben egy éjszakáért	XX.d.	20
június 12.	Plattlingban reggelire	XVIII.d.	18
június 12. éjjel	Straubingban egy éjszakáért	XX.d.	20
június 13.	Regensburgban reggelire	XXII.d.	22
június 13. éjjel	Kallmünzben egy éjszakáért	XX.d.	20
június 14.	Neumarktban reggelire	XIX.d.	19
június 14. éjjel	Nürnbergben egy éjszakáért	II.s. I.d.	25
június 15.	Valamint ugyanott másnap Krisztus Testének szent napján reggelire	II.s.	24
június 15. éjjel	Windesheimben egy éjszakáért	XX.d.	20
június 16.	Aubban reggelire	XIX.d.	19
június 16. éjjel	Tauberbischofsheimben egy éjszakáért	XXII.d.	22
június 17.	Miltenbergben reggelire	XX.d.	20
június 17.	Valamint ugyanott kenyérért, borért, húso- kért, szénáért, abrakért a hajóra	XVI.d.	16
június 17. éjjel	Seligenstadtban egy éjszakáért	IX.d.	9
június 18.	A Majna melletti Frankfurtban reggelire	XIX.d.	19
június 18. éjjel	Mainzban egy éjszakáért	II.s. I.d.	25
június 19.	Valamint ugyanott másnap reggel reggelire	XVIII.d.	18
június 19.	Valamint borért, szénáért és abrakért a hajóra	IX.d.	9

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
június 19. éjjel	Kapellenben egy éjszakáért.....	II.s.II.d.	26
június 20.	Koblenzben reggelire.....	XX.d.	20
június 20. éjjel	Andernachban egy éjszakáért.....	XXII.d.	22
június 21.	Bonnban reggelire	XVII.d.	17
Június 21-23.	Kölnben két napon át a lovakról való gondoskodás miatt és a harmadik napon reggelire	IX.s. VII.d.	115
június 23. éjjel	Jülichben egy éjszakáért	II.s. III.d.	27
június 24.	Aachenben reggelire	XVIII. d.	18
június 24. éjjel	Maastrichtban egy éjszakáért	XIX.d.	19
június 25.	Saint Truidenben reggelire.....	II.s.I.d.	25
június 25. éjjel	Leuvenben egy éjszakáért.....	XX.d.	20
június 26.	Vilvordeban reggelire	XVII.d.	17
június 26. éjjel	Dendermondeban egy éjszakáért	II.s. I.d.	25
június 27.- július 2.	Gentben 6 napon át William Stury úrra való tekintettel	XIII. s. I. d.	157
július 2-3.	Brugges-ben 2 napon át az átkelésre várakozván	III.s. II.d.	38
július 3.	Kenyérre, borra és húsokra a hajón	XII.d.	12
július 4.	Osprungeben (Faversham mellett) reggelire	XIII.d.	13
július 4. éjjel	Rochesterben egy éjszakáért.....	XVI.d.	16
július 5.	Londonban.....		
július 5.	Kingston on Thamesban reggel.....	IX.d.	19
július 5.	Guildfordban reggeliért a lovaknak és szolgálóknak.....	IX.d.	9
július 5. éjjel	Petersfieldben egy éjszakáért	XXI.d.	21
július 6.	Portsmouthban reggel reggelire	II.s.	24
július 6-9.	Freshwaterben 3 napon és 4 éjszakán át.....	III.s.II.d.	50
július 10.	Newportban egy éjszakáért visszatérőben ...	XVIII.d.	18
július 11.	Portsmouthban visszatérőben reggelire	XVI.d.	16
július 11. éjjel	Chichesterben egy éjszakán át a lovakért és a szolgálókért.....	VIII.d.	8
július 12.	Guildfordban reggelire és egy éjszakán át a lovakért és a szolgálókért.....	XII.d.	12

Dátum ²⁷	Tartózkodási hely, kiadás megnevezése	A kiadás számlában feltüntetett összege	A kiadás összege dénárban ²⁸
július 13.	Windsorban reggel a lovakért és a szolgálokért.....	VI.d.	6
	Összesen.....		3582

Ahhoz azonban, hogy az egész útról teljes képet kapjunk, azaz a tengeren való átkeléstől a szárazföldön lóval megtett úton át a folyami közlekedésig kirajzolódjon előttünk ez a középkori itinerarium, a számla első fejezetét és a vízi közlekedéssel kapcsolatos tételek csoportját együtt kell tárgyalnunk.

Angliától Magyarorszáig

Az indulás napján – március 25-én – Mora gondoskodott az élelmiszerekről, amelyeket csónakokon szállítottak a tengeren való átkeléshez bérelt hajóra, melynek díja 120 dénár volt. Ez igen tekintélyes összeg a számlában később előforduló folyami hajóbérletekhez képest. A magas ár a tengeri hajózás veszélyét is jól érzékeltette. Nyílt tengerre nem igen merészkedtek a hajók, inkább a part mentén haladtak, bár itt a hajótörés veszélye fenyegette a tengerészeket. Tájékozódásuk megkönnyítésére világítótornyokat emeltek, melyek már 15 km-ről jól láthatók voltak.²⁹ A számla tanúsága szerint Mora igen gyorsan átkelt a tengeren, mivel a több mint 200 km-es távolságot körülbelül fél nap alatt tette meg. Ez a tény legalább 20 km/h sebességgel haladó hajót feltételez, ám a régióban használatos korabeli kogge csak 13 km/h-ra volt képes.³⁰ A kogge azonban a Hanza által használt kereskedelmi hajó volt, mely terheléséből kifolyólag lassabban haladt, s a partmenti hajózás szintén sebességcsökkentő tényező volt.³¹ Létezett viszont már ebben az időben egy olyan hajótípus, a karavella, melynek sebessége elérte a 20 km/h-t. A karavella a 13. századtól a 17. századig terjedő időszak nyílt óceánjáró hajója volt. Kis mérete és könnyű kezelhetősége lehetővé tette a 11 csomós, azaz több mint 20 km/h-s sebességet.³² S ehhez hozzávehetjük még azt is, hogy egy viszonylag üres hajó part-part között – az időjárás kedvező hatásait jobban kihasználva – gyorsabban is haladhatott 20 km/h-nál. Ráadásul a 13. század második felétől közvetlen kikötői kapcsolat létesült Flandria és Anglia között,³³ ami arra enged következtetni, hogy kitapasztalták a két ország közti leggyorsabb és legbiztonságosabb átjárót.

Mora Sluisben, Brugge 1293 körül létesített előkikötőjében ért partot.³⁴ Gentben 3 napig tartózkodott, majd lovat vásárolt és azon folytatta útját. Dendermondenál átkelve a Scheldén, március 30-án érkezett Mechelnbe, ahol ismét kicsit tovább időzött, mert ruhát vásárolt és patkoltatott. A következő állomás, Maastricht kedvelt város volt az utazók körében, mert a rajta keresztül folyó Maas nem jelentett különösebb akadályt, hiszen kőhíd ívelt át a folyón.³⁵ A középkorban általában gázlón keltek át a folyón – lóval, kocsival egyaránt –, mert kevés volt a híd, s azokat többnyire fából építették. Igen ritkán emeltek kőhidakat, mert létrehozásuk több tíz évet vett igénybe.³⁶ A rajtuk átkelő utasoktól hídvámot szedtek

²⁹ Kulcsár 1967. 153. és 207.

³⁰ Ohler 1995. 141.

³¹ Kulcsár 1967. 183.; Ohler 1995. 141.

³² 1 csomó = 1,852 km/h, tehát 11 csomó = 20,372 km/h. Guláš, Štefan – Leščinský, Dušan: A vitorlás hajók története. Budapest, 1984. 81.

³³ Pirenne 1983. 169.

³⁴ Pirenne 1983. 224-225.

³⁵ Pirenne 1983. 152.

³⁶ Kulcsár 1967. 204-205.; Ohler 1995. 47.

a karbantartási költségek fedezésére. Az út további részében nem találkozunk hidakkal, Mora és kísérete révekkal küzdött le a folyók támasztotta akadályokat.

Maastrichtból fél nap alatt jutottak el a 14. század folyamán fellendülő, a magyarok által különösen kedvelt zarándokhelyre, Aachenbe.³⁷ A magyar zarándokok is az alább ismertető útvonalon közlekedtek Aachen és Magyarország között,³⁸ mely egybeesett a Rajna mentén haladó kereskedelmi úttal. A Rajna az Itália és Németalföld közötti átmenő forgalom egyik jelentős útvonala volt,³⁹ de a Kelet- és Nyugat-Európa közötti kereskedelem vérkeringésének is fő ütőerét képezte. Itt keresztezte egymást a két útvonal.⁴⁰ Mora és kísérete Magyarország felé menet nem tudta kihasználni a folyó biztosította gyors utat, hiszen folyásiránnyal ellentétesen haladtak. A hajóvontatás költséges és időigényes volt: a part mentén, mindkét oldalt kiépített vontatóúton állati vagy emberi erővel, kötelek segítségével húzták a hajókat árral szemben.⁴¹ Érthető, hogy követcink nem ezt a módszert választották, hanem a jól bejáratott, az egykori útkényszer⁴² meghatározta Rajna menti szárazföldi kereskedelmi utat vették igénybe.

Aachenből 1,5 nap alatt utaztak át Kölnbe. Innen, a Rajna bal partján haladva április 5-én érkeztek Koblenzbe, ahol ismét folyó állta útjukat, a Mosel, ám itt híd nem lévén – mint Maastrichtban – a puszta folyón kellett átkelniük. Mainzba április 7-én érkeztek, s másnap, étkezés után indultak tovább. A Majna–Rajna torkolatának közelében átkeltek a folyón, és hamarosan elérték a Majna bal partján fekvő Miltenberget. Továbbra is szárazföldön haladva jutottak el Nürnbergbe, ahová Nagycsütörtökön (április 13.) érkeztek, majd – megszakítással – körülbelül 1 nap alatt Regensburgban voltak, ahol több napig tartózkodtak, mivel itt töltötték a Húsvétot. Regensburg volt tulajdonképpen a dunai kereskedelmi út kiinduló pontja, innentől kezdve volt hajózható a Duna. Regensburgi kereskedők igen gyakran megfordultak hazánkban is, és Nagy Lajos király többször biztosított kedvezményeket számukra.⁴³ Regensburg igazán nagy jelentősége 1221-től valamelyest csökkent, mert Bécs ekkor szerzett árumegállító jogot, s ez kissé visszaveterte a Regensburg és Magyarország közti kereskedelmet.⁴⁴

A Mora vezette követség a Húsvétot követő szerdától (április 19.) gyorsabban haladhadt, mert ki tudták használni a Duna folyási irányát, és Bécsig hajóval mentek. A számla át-

³⁷ Bálint Sándor – Barna Gábor: Búcsújáró magyarok. A magyarországi búcsújárás története és néprajza. Budapest, 1994. 37-39. (a továbbiakban: Bálint – Barna 1994.); Csukovits Enikő: „cum capsula ... cum bacillo”. Középkori magyar zarándoklatok. Actas, 1994. 7-8., 10., 13-14. (a továbbiakban: Csukovits 1994.)

³⁸ Bálint – Barna 1994. 39.; Csukovits 1994. 14.

³⁹ Pirenne 1983. 229.

⁴⁰ Kulcsár 1967. 203-204.

⁴¹ A lovak ereje napi 15-20 km távolságra volt képes elvontatni a hajókat, az ökrök és az emberek kevesebbet bírtak. Ohler 1995. 56. Egy közepes méretű uszály vontatásához 30-40 lóra volt szükség. Egy kb. 3 napos, folyón lefelé megtett utat visszafelé jövet, árral szemben kb. 3 hét alatt lehetett leküzdeni. Dezsényi Miklós – Hernády Ferenc: A magyar hajózás története. Budapest, 1967. 30-33. (a továbbiakban: Dezsényi – Hernády 1967.)

⁴² Az útkényszer – e tipikus középkori közlekedési szabály – meghatározta a kereskedelmi út irányát, a rajta fekvő vámhelyekkel együtt. Kulcsár 1967. 206.; Tarr László: A kocsis története. Budapest, 1968. 170. (a továbbiakban: Tarr 1968.); Korai Magyar Történeti Lexikon (9-14. század). Főszerkesztő: Kristó Gyula. Budapest, 1994. 703. (a továbbiakban: KMTL) Valószínűleg ezek az utak lehettek a legjobb állapotban, hiszen a kényszer miatt ezeken jártak a legtöbben – a kereskedőkön kívül mindenféle utazó is –, s a forgalom fenntartása miatt a városok érdekelték voltak a karbantartásukban.

⁴³ Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Budapest, 1880. 37. (a továbbiakban: Csánki 1880.)

⁴⁴ Csánki 1880. 38.; Domanovszky Sándor: Duna – fekete-tengeri hajózásunk múltjából. Tenger, 1918. 163. (a továbbiakban: Domanovszky 1918.)

írt szövegének közlöje szerint már Regensburgtól hajóval folytatták útjukat.⁴⁵ A forrás első és a hajózással kapcsolatos részben közölt adatok együttes vizsgálatából azonban az derül ki, hogy hajót csak Vilshofentől béreltek. Regensburg alatt a Duna – mint már említettem – hajózható volt, de nem veszélytelenül. Egy 11. századi forrásból ugyanis tudjuk, hogy a várostól nem messze kavargó Pogica örvény bizony komoly megpróbáltatások elé állította a hajósokat.⁴⁶ Elképzelhető, hogy e veszélyesebb szakasz miatt szálltak csak később vízre, de az is lehetséges, hogy Regensburg imént említett forgalma és ennél fogva közlekedési közökeinek kihasználtsága miatt ott nem tudtak hajót bérelni, csak lejjebb, egy kisebb városban. Vilshofennél 12 dénárt fizettek egy hajóért, mellyel kevesebb, mint fél nap alatt Passauba értek. Passauban két napra béreltek hajót Steinig 42 dénárért, azaz a hajó napi bére 21 dénár volt. Steinben 30 dénárt fizettek a hajóbérletért, majd 1 napi utazás után Bécsben fejezték be dunai útjukat. Az árákból kitűnik, hogy mennyivel olcsóbb volt a folyami közlekedés a tengerinél, hiszen útjuk elején, a Flandriába való átkeléshez 120 dénárért tudtak hajót bérelni.

Bécsben ismét Szigfrid apát teendői miatt kellett több ideig tartózkodnia a követségnek. Az itt eltöltött 3 nap után 1 napi lovaglással, Sommerein⁴⁷ városán át érkeztek meg Magyarországra, s az első éjszakát Óváron töltötték.

A magyarországi útvonal

Úgy tűnik, hogy a követség Béctől már nem a Dunán haladt, pedig a már említett 11. századi forrás szerint Regensburgtól 3 nap alatt lehetett eljutni Magyarországra.⁴⁸ A számla adatai szerint azonban 5 nap alatt tették meg ezt az utat. A Duna jelentős kereskedelmi útvonal volt a középkorban, de kijárata a Fekete-tenger felé kihasználatlan maradt. Mindössze átnemő forgalmat bonyolított le Bajorország és Ausztria között Augsburg, Regensburg és Bécs városán keresztül.⁴⁹ A Duna alsó-ausztriai szakaszán 77 helyen szedtek vámot, mely igencsak hátráltatta a forgalmat.⁵⁰ Ha nem is volt összeköttetése a levantei kereskedelemmel, a magyarországi forgalomban fontos szerepet játszott. Különösen Pozsony és Buda között volt viszonylag élénk a kapcsolat,⁵¹ de a Bécs és Buda közötti szakaszon is hasonló lehetett a helyzet.⁵² Kováts Ferenc szerint a Dunán Pozsony és Győr között főként a mosoni mellékágon hajóztak, és ritkábban használták a Nagy-Dunát.⁵³ Az angol királyi követség is ezen az útvonalon haladt. Kérdés azonban, hogy miért nem használták ki a Duna vízi útját, hiszen a városok, ahol megálltak, illetve megszálltak, mind a Duna partján fekszenek. Lehet, hogy a választ éppen – a Rajna vízi útjához mérten – a kevésbé jelentős, csupán a belföldi kereskedelmet szolgáló dunai forgalom körül kell keresni. Itt ritkábban jártak a hajók, elképzelhető, hogy sokáig kellett volna bérelhető hajóra várniuk – talán már Bécs után is ezért nem szálltak vízre –, s inkább a lovaglás mellett döntöttek.⁵⁴ A győr-mosoni főúton haladva Óváról ki-

⁴⁵ MIOG 1952. 361.

⁴⁶ Arnolfus (Arnoldus) regensburgi prépost utazása. Gombos F. Albin: *Catalogus fontium historiarum Hungaricarum*. Budapest, 1937. 308. (a továbbiakban: Gombos 1937.)

⁴⁷ Glaser Lajos: *A Dunántúl középkori úthálózata*. Századok, 1929. 258. (a továbbiakban: Glaser 1929.)

⁴⁸ Gombos 1937. 308.

⁴⁹ Domanovszky 1918. 166.; Pirenne 1983. 230.

⁵⁰ Kulcsár 1967. 206.; Pirenne 1983. 150.

⁵¹ Pozsony és Buda között főként bort és gabonát szállítottak. Kováts Ferenc: *Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámok történetéhez az Anjouk korában*. Magyar Gazdaságtörténeti Szemle, 1901. 434., 438-439., 444. (a továbbiakban: Kováts 1901.)

⁵² Csánki 1880. 11.

⁵³ Kováts 1901. 442.

⁵⁴ Sőt a Duna Magyarországra érve lelassul, ezért a követek lóval gyorsabban haladhattak, mint a lassan hömpölygő vízen.

indulva, majd Ötvenynél tartva pihenőt kevesebb, mint fél nap alatt értek Győrbe.⁵⁵ A három folyó városában át kellett kelniük a Rábán, hogy a mosoni ág vonalát követve mostantól már a Nagy-Duna jobb partján haladhassanak.⁵⁶

A követség következő szálláshelyén, Komáromnál érdekes bejegyzést találunk: „a Dunán való kétszeri átkelésért” fizettek. Furcsa egyrészt, hogy miért kellett átmenniük a bal partra, amikor minden további állomásuk a Duna jobb partján fekszik; másrészt mi értelme volt ennek, ha még ugyanazon a helyen vissza is jöttek. Nem valószínű, hogy „kirándulni” akartak, amikor hivatalos úton jártak, s ráadásul már több napot elvesztegettek a Szigfrid apátra való várakozások miatt. A probléma megoldásához Komárom fekvése adja meg a magyarázatot. Komárom a „Vágköz”-ben, azaz a Vág és a Duna torkolata szögének alsó végén épült.⁵⁷ Tehát ahhoz, hogy Komáromba jussanak, át kellett kelniük a Dunán, s hogy folytatni tudják útjukat ugyanúgy a Duna jobb partján, mint eddig, másnap újfent át kellett kelniük a folyón.

Mora egy napos esztergomi tartózkodás után, április 29-én érkezett meg a magyar királyi udvarba, csak hogy Lajos királyt nem találta Visegrádon. Ha hat nappal korábban érkezik – ugyanis épp ennyit „vesztegetett el” Gentben, Regensburgban és Bécsben –, még éppen elérte volna a magyar uralkodót, aki április 24-én indult el Zára felmentésére,⁵⁸ melyet még 1345. augusztus 12-én ostrom alá vett a korábbi birtokos, Velence.⁵⁹

Morának tehát – hogy III. Edward levelét átadhassa – el kellett indulnia Lajos után, a tengerpart felé. Ugyanis bármennyire nagy hatalommal rendelkezett Erzsébet királyné – aki a dalmáciai és a nápolyi hadjáratok idején fiával, István herceggel együtt kormányozta az országot⁶⁰ –, nem intézkedhetett egyedül oly nagy fontosságú ügyben, mint a nápolyi hadjárat diplomáciai előkészítése. Morának többnapos várakozás után sikerült csak bejutnia Erzsébet királynéhoz, s ehhez még az ajtónállót is meg kellett vesztegetnie. E mögött azonban nem kell valamiféle rossz szándékot feltételezni; a követek megvárakoztatása, a kenőpénz az uralkodóhoz való bebocsáttatásért a követjárások „tartozékainak” számítottak.⁶¹ Morának a Dalmácia felé vezető útját is meg kellett szerveznie, így volt foglalatossága bőven, s mindez 13 napot vett igénybe Visegrádon. Nem igazán örülhetett az angol követ ennek a tengerparti „kiruccanásnak”, hiszen már a pénze is fogytán volt. Eddigi útja során körülbelül 2600 dénárt költött már el, az egész útra kapott összegnek – 4800 dénártnak – több mint a felét. Szigfrid apát Dalmáciába is elkísérte, bár Fehérváron újból a rá való várakozás hátráltatta Morát feladata teljesítésében.

Az angol követség Fehérvártól a Balaton déli partján haladt.⁶² Az út következő állomása Somogyváron volt, majd rövid segesdi pihenő után Zákánynál keltek át a Dráván. Ezt követően pedig Kaproncán, Kőrösön, Rakovecen át a földrajzilag nehezen meghatározható,

⁵⁵ Glaser 1929. 159.; Ennek az útnak a vámhelyeit Kováts ismerteti, szerepel közöttük Óvár és Ötveny is. Kováts 1901. 442.

⁵⁶ A Duna mindkét partján vezetett egy-egy út. Csánki 1880. 31.

⁵⁷ ÁMTF III. 429., 432.

⁵⁸ Kristó 1988. 106.

⁵⁹ Pór 1892. 83-94.; Wertner 1918. 75.; Kristó 1988. 101-102., 104., 105-106.; Bertényi 1989. 60-61.

⁶⁰ Kumorovitz L. Bernát: Tótsolymosi Apród János kancelláriai működése. Levéltári Közlemények, 1980-81. 9.; Kristó 1988. 112. Erzsébet királyné hatalmára utal az is, hogy Edward király neki is küldött külön, személyre szólóan, a Nagy Lajoshoz írottal megegyező tartalmú levelet.

⁶¹ Ohler 1995. 95., 101.

⁶² A Dunántúlon két fehérvár-zákányi út volt ismeretes. Glaser 1929. 264., 266-267. A tengerpartra vezető főútvonal a Balaton északi partján haladt. A déli part ilyen szempontú használatára vonatkozóan nem a fenti számla az egyetlen forrás. Az 1438-39. évi ferrarai-firenzei egyetemes zsinaton résztvevő Iszidor metropolita hazafelé menet Magyarországon keresztül utazott. Ugyanazon az útvonalon haladt a tengerpart és Buda között, mint Mora szerzetes 1346-ban. H. Tóth Imre-Kristó Gyula: Orosz utazó a XV. századi Magyarországon. Történelmi Szemle, 1977/1. 142-145.

talán Sesevete-vel azonos „Szlávok Egyházát” érintve, május 18-án érték utól Lajos királyt Zágrábban.

Mora és kísérete három nap múlva indult tovább Zágrázból. A király – gyakorlatilag a menlevél szerepét betöltő – kíséret adott mellékük. A visszaútra vonatkozó kiadások között szerepel egy bejegyzés, mely szerint „eramus sex in equis”, azaz a Mora vezette követség hat főből állt. Ebben azonban nem lehetünk teljességgel biztosak, hiszen nem tudhatjuk, hogy László, a királyi kísérő benne volt-e a hat főben. Ha igen, akkor az ő költségeit is Morának kellett állnia. Ellenkező esetben a király fedezhette megbízottja – feltehetően Visegrádig tartó – útjának kiadásait. Nem tudjuk azt sem, hogy mi történt Szigfrid apáttal. Valószínűleg csak Zágrábig kísérte Morát, onnan már nem ment vele vissza, hiszen akkor nem kellett volna Lajos királynak kíséret adnia az angol követ mellé. A számlában külön tétel szól arról, hogy Mora Ausztriában, Bajorországban és Magyarországon összesen húsz solidust, azaz 240 dénárt fizetett a kísérőknek. Mindent egybevetve úgy gondolom, hogy László nem tartozott a hat lovas követ közé, hiszen a neki fizetett összeg egy külön bejegyzés részeként szerepel. Mora nem tüntette fel két helyen ugyanazt a költséget – ezzel csak a kiadások nyilvántartását bonyolította volna.

Úgy tűnik tehát, hogy az angol királyi követség hat főből állt. Vezetőjük, Mora a királyi kísérőre bízta a visszaút kiadásainak intézését, és nagyjából ugyanannyi idő alatt értek vissza Visegrádra, mint idefelé jövet. Ezt az utat rövidebb idő alatt is meg lehetett volna tenni, ha odafelé menet Fehérváron a Szigfrid apátra való várakozással, visszafelé jövet pedig Budán a lóvásárlással nem hosszabbítják meg. Visegrádon még 6 napot kellett várnia Morának a királyné válaszára.

Az Angliába vezető visszaúton sietősebbre fogta az utazást, mert magyarországi teendőit 20 nappal hamarabb is elintézhette volna, ha nem kényszerül a zágrábi kitérőre. Ez a terven felüli három hét körülbelül 1800 dénárjába került, azért ilyen sokba, mert Zágrázból visszafelé, Budán 2 lovat is vett 780 dénárért. Az egész útra kapott „költpénzből” már 4400 dénár hiányzott. Az Angliába való visszatérésre maradt 400 dénárja, holott Magyarországra jövet körülbelül 2600 dénárt emésztettek fel a kiadások.

Hazatérőben Anglia felé

Mora a visszaúton nagyjából ugyanazon a vonalon haladt, néhol azonban eltért attól. Mindjárt Magyarországon kikerülte Komáromot, és Vason keresztül ment Óvárra. A visszaúton már nem tudták kihasználni a Duna vízi útját, hiszen a folyásiránnyal ellentétesen haladtak, s ezért a Duna jobb partján vivő szárazföldi utat vették igénybe.⁶³ Óvárrol – elhagyva Magyarországot – fél nap alatt érkezett a követség Hainburgba.

A visszút az ausztriai szakaszon tért el leginkább a Magyarországra jövőtől. Mora Hainburgtól Passauig idefelé nem érintett állomásokon pihent meg. Bécsben ismét várakozásra kényszerült, amíg Ausztria hercegétől kíséretet nem kapott. Ezekben a napokban fogyhatott el az az összeg, amelyet Mora az angol királyi kincstártól vett fel a kiadásaira. Ettől kezdve maga állta az út költségeit. Talán nem véletlen, hogy olyan helyeken állt meg visszafelé, ahol monostorok emelkedtek – Petronellben, Tullnban, St. Pöltenben, Melkben –, hiszen egyházi személy, szerzetes volt.⁶⁴ Eferding és Peuerbach sem szerepelt a Magyarországra vezető út állomásai között. Mora június 11-én érkezett Passaubá, június 13-án már Regensburgban volt. Június 17-én hajót bérelt Miltenbergben és a Majna vízi útját kihasználva – melyre odafelé menet, az árral szemben nem volt módja – a Majna-menti Frankfurton át 1,5 nap alatt ért Mainzba. Ott ismét hajót bérelt, mellyel egészen Kölnig utazott a Rajnán 2-2,5

⁶³ A part menti vontatás igen sok időt vett volna igénybe, hiszen Pest és Bécs között 3 hétig is eltartott az árral szembeni út. Dezsényi–Hernády 1967. 33.

⁶⁴ OL 1972.

napon át. A Rajnán körülbelül 7 km/h sebességgel lehetett haladni.⁶⁵ A Miltenberg és Mainz között közlekedő hajó bérleti díja 30 dénár, a Mainz és Köln közötti 60 dénár volt. Érthető a különbség, hiszen a kölni hajóút hosszabb is volt, és jelentősebb – azaz „drágább” – folyón is vezetett. A napi hajóbérleti díjak nagyjából megegyznek a Dunán fizetettekkel. A hajózással kapcsolatos kiadásoknál egy 36 dénáros tétel szerepel különféle vámok kifizetéséről. Ez kifejezetten a folyókon, jelen esetben a Majnán és a Rajnán szedett vámokra vonatkozhatott, hiszen a rév vámok, a folyókon való átkelésért fizetett díjak mindegyike külön-külön bejegyzésre került. A 14. században a Duna alsó-ausztriai szakaszán 77, a Rajnán 64 vámhely volt.⁶⁶ Mindenkitől beszédtek a hajózási illetéket – elvileg a folyó és a partszakasz rendben tartására⁶⁷ – még azoktól is, akik ki sem kötöttek az adott vámszedőhelyen. A partszakasz tulajdonosai gyakran karókkal, a folyók felett kifeszített láncokkal állták el a hajók útját, hogy a kereskedőket, utazókat megvámolják.⁶⁸

Mora és kísérete június 21-22-én Kölnben tartózkodott, ahol a fáradt lovakat kellett felkészíteni az út további részére. Innen Jülichen keresztül mentek Aachenbe, majd St. Truiden és Leuven érintésével június 27-én érkeztek meg Gentbe. Morának itt ismét meg kellett szakítania útját. William Stury, III. Edward megbízottja „tartóztatta fel”, aki azért volt Flandriában több hónapja, hogy az ottani városokkal tárgyaljon a százéves háború során következő, Crécynél megvívandó csatájáról, illetve, hogy megnyerje támogatásukat III. Edward számára. Stury híreket akart továbbítani Morán keresztül az angol királynak.⁶⁹ Mora július 2-án érkezett Brugges-be, Európa egyik legbiztonságosabb és legjobban felszerelt kikötőjébe, hogy áthajózzon Angliába. A tengeren való átkeléshez most 160 dénárért tudott hajót bérelni, 40 dénárral többért, mint az első átkeléskor. Amint partot ért Ospringe-nél, kétkerékű fogatot bérelt Rochesterig, majd váltott lovakkal ment Londonon keresztül Portsmouthig, ahol átkelt Wight szigetére, és július 6-7 körül érte el a királyt Freshwaternél. III. Edward már hajóra szállt, csak a kedvező szélre várt, hogy Crécy alá hajózzon és megütközzön a franciákkal Flandriáért, valamint a francia koronáért. Mora nagyon sietett a hírekkel királyához, mert a körülbelül 230 km-es utat 2 nap alatt tette meg, s ezzel a lóval megtehető legnagyobb napi sebességet érte el a március végétől július közepéig tartó küldetés során. Visszatérve a királytól, július 13-án fejezte be útját Windsorban.

Haladási sebesség

Mora szárazföldi, folyami, tengeri útjának pontos rekonstruálása után nézzük meg, hogy a követ – illetve a követség – milyen gyorsan haladt, mekkora menetsebességre volt képes.

A középkor rossz útviszonyai mellett egy szekér vagy egy kocs nem tudott gyorsabban haladni, mint egy gyalogos, napi 25-40 km megtételére volt képes. Egy lovas átlagosan 50-70 km-t tudott haladni egy nap.⁷⁰ A követeknek a lehető leggyorsabban kellett közlekedniük, hogy minél hamarabb ki tudják cserélni az információkat háborúkról, szövetségekről és egyéb, az országok sorsát meghatározó ügyekről. A pápai gyorsfutárok 100 km, a francia és a spanyol gyorsfutárok 150-200 km megtételére voltak képesek naponta. A 14. században egy egyszerű lovashírnök is napi 50-80 km-rel tudott haladni.⁷¹ Nézzük meg, hogy a Mora

⁶⁵ Ohler 1995. 54.

⁶⁶ Kulesár 1967. 206.; Pirenne 1983. 150.

⁶⁷ Pirenne 1983. 153.

⁶⁸ Kulesár 1967. 206.; Ohler 1995. 58.

⁶⁹ MIÖG 1952. 361.

⁷⁰ Tarr 1968. 169.; Ohler 1995. 141.

⁷¹ Marco Polo elbeszélése szerint a 13. századi mongol birodalom lovasfutárai 375 km-t tudtak megtenni egy nap alatt. Ohler 1995. 141.

vezette követség megfelelt-e a fenti elvárásoknak. Az áttekinthetőség kedvéért táblázatba foglaltam azokat a távolságokat, melyeket Mora egy nap alatt tett meg, s így napi sebességét érzékeltetik. Elsősorban azoknak az adatoknak a kiválogatására törekedtem, melyeknél viszonylag pontosan meghatározható az egy napos időtartam.

Anglia – Magyarország			Magyarország – Anglia		
Kiindulási hely	Végállomás	Egy nap alatt megtett távolság (km-ben)	Kiindulási hely	Végállomás	Egy nap alatt megtett távolság (km-ben)
Mecheln	Diest	47	Visegrád	Vas	80
Diest	Aachen	84	Vas	Hainburg	100
Aachen	Berghem	52	Hainburg	Bécs	60
Köln	Andernach	80	Tulln	Melk	55
Andernach	Boppard	36	Melk	Enns	80
Boppard	Bingen	47	Nürnberg	Aub	88
Mainz	Miltenberg	94	Jülich	Maastricht	62
Straubing	Passau	88	Maastricht	Leuven	80
Passau	Mauthausen	115	Leuven	Dendermonde	50
Óvár	Komárom	73			
Győr	Esztergom	71	Kingston-on Thames	Petersfield ⁷²	75
Fehérvár	Somogyvár	88	Newport	Chichester ⁷³	50
Somogyvár	Zákány	68			
Zákány	Kőrös	44			

A napi teljesítmények igen változatos képet mutatnak, 44 km-től 115 km-ig széles skálán mozognak. Feltűnően keveset haladtak április 5-én, csak az Andernach-Boppard távolságot tudták megtenni. Elképzelhető, hogy a köztes állomáson, Koblenznél túl sokat kellett várni a Moselen való átkelésre. Lehet, hogy hasonló körülmények hátráltatták a Zákány-Kőrös vonalon való továbbhaladást is – csak 44 km-t tettek meg május 16-án –, ott ugyanis a Dráva állta útjukat. Természetesen a lassúbb haladásnak számtalan más oka is lehetett, akár a rossz útviszonyok, a kellemetlen időjárás vagy az átlagosnál tovább tartó étkezés, de az ünnepek megtartása is késleltető tényező lehetett.

A követség legnagyobb napi teljesítménye a Passau és Mauthausen között hajóval megtett távolság: 115 km. Lóval Nürnberg és Regensburg, valamint Vas és Hainburg között voltak a leggyorsabbak – nem számítva a már említett angliai, váltott lovas rekordot –, 100 km-t haladtak egy nap alatt, bár az előbb említett két város között valamivel több, mint egy napi utazás volt a távolság.

Bizonyos távolságok megtételének időtartama eltér egymástól a Magyarországra vezető és a Magyarországról visszafelé jövő úton. Ennek magyarázatát a szárazföldi és a vízi úton való haladás sebességének különbségében kell keresnünk. A Köln-Mainz távolságot 3,5 nap alatt tették meg lóval, míg hajóval csak 2-2,5 napig tartott visszafelé jövet ugyancsak a táv. Mainz és Nürnberg között 4,5-5 napot lovagoltak, visszafelé Nürnbergtől Miltenbergig lóval mentek, de Miltenbergtől hajóra szálltak, s ennek gyorsaságát kihasználva 1-1,5 nappal hamarabb érkeztek Mainzba. A Dunán, Regensburgtól Passauig – Vileshofenig lóval és csak

⁷² Londonból III. Edwardhoz, Wight szigetére menet.

⁷³ Wight szigetről visszafelé jövet, küldetésének vége felé közeledve.

onnan hajóval – 1,5 napig tartott az út; a Duna mentén lovagolva már 2 napig. A Straubing–Passau távolságot is kb. fél nappal rövidebb idő alatt tehették meg hajóval, mint lóval. A Passau–Bécs vonalon 0,5-1 nap a különbség a vízi, valamint a szárazföldi úton való haladás ideje között, természetesen az előbbi javára.

Egyetlen esetben találkozunk a fentiekkel ellentétes példával, azaz hogy szárazföldi úton gyorsabban lehet megtenni az ugyanazon két város közti távolságot, mint hajóval: Mainz és Miltenberg között a szárazon 1 nap, míg a vízen 1,5 nap volt az út. Hozzá kell azonban tennünk, hogy a Majnán hajózva nagyobb a távolság a két város között. Ám az átlagsebesség így is a szárazföldön volt a nagyobb.

Egyetlen adat áll rendelkezésünkre egy kétfogatú kocsi haladási sebességéről: Ospringe-től Rochesterig (35 km) fél nap alatt lehetett eljutni vele, tehát napi teljesítménye hasonló egy lovaséhoz.

Az adatok tanúsága szerint Mora átlag 78-80 km/nap sebességgel haladt, mely igazodik a középkori közlekedési viszonyokhoz. A haladási sebességből jelen esetben nem igazán tudunk következtetni a szárazföldi utak állapotára, hiszen – mint láttuk – alig van két egyforma napi sebesség. Annál inkább sokatmondóak e téren a számla lovakra vonatkozó részének egyes tételei.

A lovakkal kapcsolatos kiadások

Az angol királyi követség az út nagyobb részét lóháton tette meg, így nem csoda, ha külön fejezetet szenteltek a lovakra fordított költségeknek. A bejegyzéseknek ebben a csoportjában leggyakrabban visszatérő tétel a patkolás. Úgy tűnik, hogy az újonnan vásárolt lovak patkói bírták a legkevésbé az út viszontagságait. A Gentben – még az út elején – vásárolt lovakat egy nap múlva Mechelnben teljesen újra kellett patkolni. Hasonló történt a Budán vásárolt két lóval is, ugyanis 3 nap alatt úgy elkoptak a patkóik, hogy Bécsben teljesen újakat kellett verni a lábukra.

Általában 4-7 naponta volt szükséges valamelyik lovat megpatkoltatni, s a követség a nagyobb városokban szakított erre időt: Mainzban, Regensburgban, Bécsben, Visegrádon. Fehérvár és Zágráb között egyszer sem álltak meg a lovak miatt, és a visszaúton sem találunk patkolással kapcsolatos bejegyzést. Ám lehet, hogy jobban tették volna, ha mégis szakítanak időt a gondozásukra, mert akkor talán nem kellett volna két új lovat vásárolniuk Budán. A gyakori patkolás, korabeli technikájának fejletlensége mellett jól érzékeltette a középkori utak rossz állapotát is, pedig azok, amelyekben a Mora vezette követség haladt, Európa legjelentősebb kereskedelmi útjai közé tartoztak. A nagy főútvonalakat és a folyópartokat olykor kikövezték,⁷⁴ de ez egyáltalán nem volt általános. A középkori utat sokszor csak keréknymokról, töltésről, hídról lehetett felismerni. Az útépítés a középkorban igazából csak annyit jelentett, hogy feltöltötték a kátyúkat, a vízenyós részeket, hogy valamelyest járhatóvá váljanak. Ezen munkálatok fejében vámot szedtek az arra haladóktól, ám az út tulajdonosa ezt nem útkarbantartásra fordította, hanem csak jövedelmét gyarapította vele. Gyakran előfordult az is, hogy szándékosan megrongálták az utat, mert a középkori közlekedés íratlan szabálya szerint a szekérről, lóról lecsett áru azt a földesurat illette, akinck a földjén a kereskedő áthaladt. Az utak nem igazán voltak alkalmasak a szekérforgalomra, s ezért a legtöbben lóval közlekedtek.⁷⁵ Éppen ezért a lónak igen nagy értéke volt a középkorban. Angliában egy

⁷⁴ Kulcsár 1967. 149-150.

⁷⁵ Glaser 1929. 151.; Kulcsár 1967. 204-207.; Pirenne 1983. 149., 152.; KMTL 702.; Ohler 1995. 47-50. Gárdonyi Albert a magyarországi útvizonyok kapcsán jegyzi meg, hogy mennyire elhanyagolták az utakat: gyakran elszántották azokat és sokszor begyepesedtek. Gárdonyi Albert: Felső-Magyarországi kereskedelmi útjai. I-II. Közgazdasági Szemle, 1908. 93-95.

szekér elé fogható ló 1350-ben 24 solidus 7 dénárba, azaz 295 dénárba került.⁷⁶ Mora úti-számlája még inkább érzékelteti a ló jelentőségét. Még útja legelején, Gentben két lovat vásárolt 500-500 dénárért. A számla többi tételéhez viszonyítva drága volt a lófelszerelés is (80 dénár). Mora Magyarországon valamivel kevesebért, 390 dénárért vett egy lovat. A lóvásárláskor mindig ehhez értő emberekhez fordult, és fizetett nekik a közbenjárásukért.

A patkolás – bizonyára éppen gyakorisága miatt – olcsó volt, 4 és 12 dénár között mozgott. A követség magyarországi tartózkodása idején két ilyen adatunk van: Visegrádon 6, Fehérváron 8 dénárt fizettek a patkolásért. Sok esetben a patkolás ára együtt szerepel az istállóért kifizetett összeggel, s ilyenkor nem tudjuk az erre fordított pontos árat. Olyan tétel sincs a számla lovakkal kapcsolatos részében, mely csak istállóhasználat árát tartalmazná. Így csak sejtetni lehet, hogy egy istálló napi használati díja nem lehetett több 4 dénárnál. Istállóra egyébként csak abban az esetben költöttek, ha egy napnál tovább időztek egy helyen. Egyetlen esetben találkozunk kiugróan magas összevont istállóbérlet- és patkolásdíjjal: Bécsben a visszaúton. Itt három napig időzött a követség, és 40 dénárba került az iménti szolgáltatás. Ugyancz, ugyanennyi időtartamra Magyarországra jövet Bécsben 20 dénárt, Zágrábban 21 dénárt, és Kölnben – ahol kifejezetten a lovak gondozása miatt álltak meg – csak 18 dénárt emésztett fel. A magas, 40 dénáros költség magyarázata a „teljesen új patkolás” lehet, ugyanis minden más helyen, ahol Mora patkoltatott jelző nélkül szerepel a patkolás mint kiadás. Talán ezeken a helyeken, csak meg kellett erősíteni vagy ki kellett javítani a patkót, viszont visszafelé Bécsben teljes „generálózásra” volt szükség, ami sokkal többbe került. Úgy tűnik, hogy Európa és Magyarország hasonló árfekvéssű volt a patkolás és az istállóhasználat tekintetében.

Az angol követség magával vitte a lovakat a Dunán, a Rajnán és a Majnán bérelt hajókra is. Erre engednek következtetni az úti-számla első részének azon bejegyzései, melyek szerint a hajókra vitt élelmiszerek mellett abrak és széna is volt. A hajókon istálló vagy legalábbis külön hely lehetett fenntartva a lovak számára.⁷⁷ A tengeren való átkeléskor viszont – se jövet, se menet – nem szerepelnek lovak a hajón, mert ekkor csak emberi táplálékokról szóló bejegyzéseket találunk a számlában. Ezt látszik alátámasztani az is, hogy a partraszállás után nem sokkal Mora két lovat vásárolt Gentben. Visszafelé pedig szintén Gentben van tudomásunk utoljára a lovakról, a hajón nincsenek, miután pedig Anglia földjére lépett a követ, két-kerekű kocsin, majd bérelt lovakon jutott el uralkodójához. S hogy mi lett a lovakkal, melyeket még Budán vásárolt? Talán eladta őket, mivel ekkorra már alaposan túlköltekezte magát – ahogy majd az elszámoltatásáról szóló fejezetben látni fogjuk –, és szüksége volt pénzre további költségeire. S hogy miért nem szerepel akkor ez a feltételezett lóeladás a követ számlájában? Talán azért, mert neki csak a kiadásairól kellett elszámolnia az Exchequer felé, a fenti eset viszont bevételnek számított.

A lovak ápolásához, illetve úsztatásához – feltehetően a gázlóknál – többször vásároltak zsírt.

A bérelt ló ára – lóváltással való közlekedés esetén – is elfogadható volt, 2 ló Rochestertől Londonig mindössze 18, Londontól Wight szigetéig és vissza 120 dénárba került.

⁷⁶ Kulesár 1967. 214.

⁷⁷ A kereszteseket szállító tengeri hajókon az állatok tartóhevedereken függtek, lábuk éppen csak érte a padlót. Kulesár 1967. 183. A folyami hajókon valószínűleg nem volt szükség ilyen stabil rögzítésre, hiszen akkora sodrással vagy hullámmázzal nem kellett számolni, mely indokolta tette volna ezt a módszert.

A követjárás mindennapos és hivatalos költségei

A mindennapi szükségletek kiadásai közé tartoznak a szállásra, étkezésre, öltözködésre fordított összegek.

Az éjszakai szállásért kifizetett tételek 9 és 27 dénár között váltakoznak. A nagyobb városokban, Kölnben, Mainzban, Nürnbergben, Regensburgban egységesen 42 dénárt tesz ki egy teljes nap és éjszaka költsége.

Bécs eltér ettől a tarifától: odafelé menet hihetetlenül keveset, 27 dénárt fizettek két teljes napért és egy éjszakáért, hazatérőben viszont 46 dénárba került egy napi teljes ellátás. Az Angliába való átkelés előtt, Gentben csak 26 dénárt kellett kiadniuk a napi szállásért és étkezésért, holott Flandria egyik legpezsgőbb gazdasági központjában minimum a német nagyvárosok tarifáira számíthatunk. Elképzelhető, hogy William Stury vendégszeretetének – melyet Moráckat tíznapos megvárakoztatásukért valamelyest kárpótolhatta – köszönhető a kevesebb kiadás.

Az étkezésre költött napi összeg általában 19-20 dénár volt. Természetesen voltak ettől eltérő esetek is: a legolcsóbban Vileshofenben reggeliztek 13 dénárért, a legdrágábban pedig Fehérváron 30, Segesden 29 dénárért.

A középkorban napi két főétkezés volt. Az első étkezésre, a prandiumra a délelőtti folyamán, sokszor késő délelőtt, dél körül került sor. Talán ez a villásreggeli bőségesebb volt a második étkezésnél, a cenánál, melyet általában este hat körül vagy később fogyasztottak el.⁷⁸ Mora számlájában minden reggeli külön bejegyzésre került, de cenáról csak egyetlen esetben olvashatunk, Aachenben, ahol a vacsoráért és az éjszakai szállásért kifizetett összeg 24 dénár volt. Másnap ugyanott 19 dénárt fizettek a reggeliért. A két összeg összehasonlítása azon állítást erősíti meg, mely szerint a reggeli volt a gazdagabb étkezés, hiszen a 24 dénárban a vacsorán kívül még a szállásdíj is benne volt. Úgy vélem, hogy a számla további bejegyzéseiben az éjszakai szállásdíj magában foglalja – bár ez nincs külön megnevezve – a vacsoráért kifizetett összeget is.

Ha összevetjük a reggeliért és az éjszakákért kiadott összegeket, a következőket figyelhetjük meg: Regensburgig általában a prandium többet került, mint az éjszakai szállás. Regensburgtól egészen az út végéig az éjszakai költségek voltak magasabbak, s a prandiumért kevesebbet fizettek. Mi ennek a magyarázata?

A Mora vezette követség Regensburgban ünnepelte a Húsvétot április 16-án. Addig a böjtöt betartva haladtak útközlőn. Ezt igen jól érzékelteti a böjti időszak „csúcsán”, Nagypénteken kiadott összeg: a reggeliért és a szállásért mindössze 24 dénárt fizettek. Regensburgban azonban véget érték az étkezés megszorításai és a hústalan napok.

Úgy gondolom tehát, hogy gazdagodott az étrend, és az éjszakákért fizetett díjak emelkedéséből adódóan főleg a vacsora. Tehát böjti időben csak egy szerény vacsorát fogyasztottak. Véleményem szerint a vacsora tartalmasabbá válásával van dolgunk, de azért úgy, hogy a prandium továbbra is megőrzi a vele szembeni „előkelőbb” helyét a bőségesség tekintetében. Az is elképzelhető, hogy a böjti időszakban csak egyszer ettek, prandiumot, a böjt után viszont már kétszeri étkezés jutott egy napra és ezért növekszik az éjszakai ellátás díja, magában foglalva a vacsorát is. Mindkét elképzelés összehangolható az éjszakákért fizetett összegek emelkedésével.

Mi mással gazdagodhatott volna az étkezés böjt után, mint hússal. Ezen állítást a számla más adatai konkrétan is alátámasztják: a Flandriába való átkeléskor kenyeret, bort és halat vittek magukkal a hajóra. A majnai vízi úton és Anglia felé a tengeren már csak kizárólag húst ettek.

⁷⁸ Kulcsár 1967. 48.; Kubinyi András: A középkori anyagi kultúra kutatása és néhány módszertani problémája. Actas, 1990/3. 56.

Az étkezésre vonatkozóan Mainznál van feljegyezve egy „mane in prandio” – azaz „reggel reggelire” – kifejezés, mely a napi első főétkezés idejének meghatározását pontosítja. Ebből arra lehet következtetni, hogy a prandiumra általában késő délelőtt vagy dél körül került alkalmat az utazás során, s így tulajdonképpen az ebéd megfelelőjeként értelmezhető. Nem hangsúlyozta volna a követ különben, hogy a fenti esetben – a szokásostól eltérően – reggel fogyasztották el a prandiumot. A villásreggeli ily módon történő pontosabb időbeli értelmezése az út-idő-sebesség viszonyok meghatározásához is szükséges volt.⁷⁹

Olykor nem egy adott városban étkeztek, hanem a hajón. A Dunán haladva a napi első étkezést mindig a hajón fogyasztották el, s ott helyben biztosították számukra az ételt. Így volt ez Flandriából Angliába menet a tengeren is. Erre enged következtetni az ide vonatkozó bejegyzések „in navi” kifejezése. Más esetben ők maguk vitték az ételmet a hajóra („ad navem”), Londonban megvásárolván azt még az út legelején, vagy a rajnai és a rajnai úton. Ezekben az esetekben az általuk beszerezett étlem olcsóbb volt, mint az étkezésekért – feltehetően fogadókban vagy vendégházakban – kifizetett tételek, s valószínűleg többet kellett volna fizetni az étkezésért egy Majnán vagy a Rajnán közlekedő hajón, mint az „olcsóbb” folyón, a Dunán, ahol ezt – mivel megérte – ki is használták. A Majnán és a Rajnán az általuk a hajóra vitt étlemiszer ugyanis nagyjából annyiba került, mint a Dunán a hajón vásárolt és elköltött étel.

A hajóra bort, kenyeret, halat és húst vittek, valamint takarmányt a lovak számára. A Majnán egy alkalommal a hajón fogyaszthatták el a vacsorát vagy egyáltalán nem ettek, mert a szálláson, Seligenstadtban mindössze 9 dénárt fizettek egy éjszakáért. A csekély ár nem foglalhatott magában még étkezést is. A rajnai úton a hajóra vitt széna és abrak mellett csak bor szerepel emberi táplálékként. Ebben az esetben vízre szállás előtt reggeliztek – „mane in prandio” – és este – az árból következtetve – vacsoráztak is. A hajóra vitt bor csak a folyadékszükségletet fedezte, mivel a középkori ember nem ivott vizet.

Az étkezésekért kifizetett összegek között igazán nagy eltérések nincsenek, csak Magyarországon figyelhetők meg az átlagosnál magasabb árak. A drágaság nem volt jellemző az egész országban. Igazából csak Visegrádtól Zágráb felé haladva volt érzékelhető, bár már Esztergom sem volt olcsó. Itt 46, Fehérváron 45 dénárba került egy napi ellátás, ugyanakkor tudjuk, hogy az európai nagyvárosokban Kölnben, Mainzban, Nürnbergben és Regensburgban egységesen 42 dénárba került ugyanez. Ez az árkülönbség azonban egy kicsit megtévesztő, hiszen a fenti városokon bőjtidőben vonultak át a követek, mely időszakban – mint már korábban írtam, a vallási előírásokból kifolyólag – kevesebbet költöttek étlemiszerre. Ha megnézzük ugyanezen városokban az Anglia felé vezető visszaúton kifizetett összegeket – például Bécsben 46, Kölnben 46-47 dénár –, nem fogjuk kirívónak találni az esztergomi 46 dénárhoz viszonyítva, hanem úgy tűnik, hogy hasonló árak voltak az európai nagyvárosokban és a magyarországi jelentősebb városokban, habár ezek az árak magyarországi viszonylatban drágának minősültek. Még Zágráiban, a király táborában, annak vendégeként is átlagosan 40 dénárba került a követség napi szükségleteinek kielégítése. Az eddigi út során megszokott 20-22 dénáros reggeliárak helyett Magyarországon a 21 dénáros tarifa már olcsó volt, Fehérváron 30, Segesden 29 dénárt is elkértek a prandiumért. Nem lehetett ez másként a visszaúton sem, hiszen 12 aranyforint mindössze 5 napig tudta fedezni a követek költségeit. Az angol követ Visegrád és Zágráb között 6,5 nap alatt 300 dénárt költött el. Zágráiban a kiadásuk 147 dénár volt. Visszafelé menet 5 nap alatt fogyott el a 360 dénár-

⁷⁹ Igen meglepő haladási sebességek jöttek volna ki ugyanis akkor, ha a prandiumot valóban reggeli fogyasztásként értelmezzük. Ebben az esetben követségünk gyorsasága a váltott lovas pápai gyorsfutárkéval vetekedett volna, nem beszélve arról, hogy a számla záró keretoklevelében szereplő 110 napos utazás napi leosztását is felborította volna. Szerencsére maga a szöveg „mane in prandio” kifejezése is segített ennek elkerülésében.

nak megfelelő 12 aranyforint. E két adat valóban jól érzékelteti a drágaságot. Mi lehetett ennek az oka?

A magas magyar árak okát maga az angol követ határozta meg: „... és a királyi hadsereg minden tekintetben drágaságot okozott.” A Dalmácia felé vonuló magyar sereg ellátásának biztosítására felvásárolhatta az élelem nagy részét, s így átmeneti, általános áremelkedést idézett elő a Dunántúl középső és déli részén.

A Mora által vezetett követség kiadásai közül talán az öltözködés emésztette fel a legkevesebb pénzt. Az utazók jellegzetes öltözetével találkozhatunk a számla erre vonatkozó részében: vásároltak lovaglóköpenyeket, két hosszabb és két rövidebb felsőruhát, a lovagláshoz csizmát viseltek.⁸⁰ Gyakran kellett javíttatni az út során a cipőket, Mechelnben és visszafelé Bécsben pedig a teljes öltözköket kicserélték.

Mora a követi tisztséggel összefüggő kiadásainak nem nyitott külön fejezetet, hanem a lovakkal kapcsolatos tételek végéhez fűzte azokat, valamint az Exchequer számlavégi bejegyzésében találunk erre vonatkozó adatokat. Mora útjának hivatalos jellegét, megbízójának kilitét jelképező címereket 45 dénárért festetett.⁸¹ Fizetnie kellett a Bajorországban, Ausztriában és Magyarországon kapott, sértetlenségüket biztosító menlevelekért és ugyanczen országokban a királyi, illetve fejedelmi kísérekért is. A követi tisztség általánosan elfogadott „kellékéről”, a vesztegetési pénzről⁸², melyet Erzsébet királyné ajtónállójának adott külön bejegyzést készített. Ez az egyszeri étkezési- és szállásdíjakkal közel azonos összeg, 24 dénár volt.

Az elszámolás

Walter de Mora útja végétével, rögtön másnap a királyi udvarba ment, hogy jelentést tegyen a rá bízott feladat teljesítéséről, és elszámoljon az út során felmerült kiadásairól.

A számla négy tételnek részkiadásai a következők:

1. 3582 dénár – ebben a fejezetben sok helyen sérült, beszakadt az oklevél, s így nem tudjuk a pontos összeget megállapítani, csak a rendelkezésünkre álló összegeket tudjuk figyelembe venni.

2. 664 dénár

3. 2706 dénár

4. 628 dénár

Az út összköltsége tehát 7580 dénár – a hiányzó adatok nélkül. Tudjuk, hogy a követ csak 4800 dénárt kapott a kiadásaira. A királyi gazdasági hivatal bejegyzése szerint azonban Mora 6600 dénárrol számolt el, s ezen felül még felsorolt egy 60 és egy 600 dénáros tételt, azaz a hivatalos bejegyzés szerint 7260 dénárt költött el. Ez pontosan 380 dénárral kevesebb, mint a számlában szereplő – hangsúlyozom, hiányos – adatok összessége.

Az Exchequer a számla végösszegét 30 librában, azaz 7200 dénárban állapította meg.

Mennyit költött valójában Mora: 7580, 7260 vagy 7200 dénárt?

– Ténylegesen – a hiányzó adatok miatt – több mint 7580 dénárt.

– Mora saját belátása szerint hivatalosan elszámolhatóan 7260 dénárt.

– Az Exchequer által hivatalosan elszámolhatóan 7200 dénárt.

Véleményem szerint ugyanis a gazdasági hivatal a követi feladatok végrehajtásához nem találta feltétlenül szükségesnek azt a 60 dénárt, amelyen Mora két lovat bérelt és elfogadott

⁸⁰ Kulcsár 1967. 43-44.

⁸¹ A követeknek „feltűnőeknek” kellett lenniük, ruházatuknak, ékszereiknek, lószerszámaiknak jelezni kellett fontosságukat. Ohler 1995. 102.

⁸² Ohler 1995. 95.

két szolgálot saját részére és társa számára. Azokról a tételekről nem is beszélve, amelyek már maga a követ sem látott hivatali útjával szorosan összecsejzethetőnek.

Milyen kiadásokra gondolhatunk? Talán legkézenfekvőbbben a lóvásárlásoknál tudott volna pénzt megtagarítani a követ, hiszen egyszer 1000 dénárért, máskor pedig 780 dénárért vett és szereltetett fel két-két lovat. Ezt bérlet formájában is megoldhatta volna, mint ahogy tette is egyes alkalmakkor. Igaz, útja elején még nem tudhatta, hogy a zágrábi kitérő mennyi pénzt visz majd el, s így a genti lóvásárlás akkor nem tűnt luxuskiadásnak. Azt sem tudhatta előre, hogy lehet-e lovat bérelni Magyarországon; ha lett volna rá módja és lehetőség, bizonyára ezt a megoldást választja, és nem vesz Budán két lovat, annál is inkább, mivel akkor már láthatta, hogy komoly pénzügyi nehézségi támadhatnak küldetése hátra lévő részében. S talán a lovak adódhattak segítség gyanánt is – mint már korábban jeleztem – a pénz-zavar megoldására azzal, hogy eladta őket.

Az Exchequer csak 2400 dénárt tudott számára visszatéríteni – az útja elején kapott 4800 dénárón felül – és több mint 380 dénárt veszteségként könyvelhetett el.

Az angol-magyar kapcsolat utóélete

A költségeiről pontos kimutatást készítő Mora közvetlenül a Crécy-be való átkelés előtt érte el III. Edwardot, aki a százéves háború egyik legfontosabb csatája előtt állt. Nem ismerjük a Magyarországgal kapcsolatos további terveit, csupán annyit tudunk, hogy felhatalmazta a canterbury érseket, hogy amennyiben követek érkeznek Spanyolországból, Portugáliából vagy Magyarországról, tárgyaljon velük. A levélben és követe által is megerősített pártoló szándékából azonban tényleges katonai támogatás nem lett. Meghiúsultak Nagy Lajos diplomáciai tervei a többi remélt szövetségessel kapcsolatosan is. Bajor Lajos még a hadjárat előtt meghalt, Szicília nem támogatta, és Genova is finoman visszautasította a magyar sereg Apuliába való szállítását.⁸³ III. Edwardot azonban nagyon lefoglalhatta a Flandriáért és a francia koronáért folyó hosszú háborúskodás, mert angol-magyar követváltásnak vagy levelezésnek nincs nyoma az elkövetkező három évben. Az angol gazdasági hivatal bejegyzése szerint ugyan járt egy magyar követ 1349-ben Angliában, de szándékai nem ismeretesek.⁸⁴

III. Edward és Lajos király jó kapcsolatának legutolsó nyoma a második nápolyi hadjáratral kapcsolatos. 1350-ben a Nápoly felé tartó magyar király Melfiben kapta meg Tarantói Lajos levelét, melyben az utóbbi párbajban kívánja elintézni a nápolyi ügyet. Nagy Lajos nem fogadta el az ellenfele által felkínált helyszíneket, hanem azt javasolta, hogy „... ha párviadalt óhajtotok velünk vívni, legyen, ha erre hajlandók vagytok Németország császára előtt, aki a legfőbb úr, vagy Anglia királyának jelenlétében, aki közös barátunk ...” Tarantói Lajos azonban visszavonta ajánlatát.⁸⁵

A III. Edward királlyal 1346-ban felvett kapcsolat nyomát őrző útszámla csekély politikai-történeti vonatkozással bír, ám annál nagyobb jelentőségű forrás egy Európát kétszer átszelő utazás mindennapjainak megismeréséhez. Segítségével betekintést nyerhetünk egy nálunk kevésbé kutatott terület rejtelseibe, a 14. század anyagi kultúrájába.

⁸³ Miskolczy 1933. 47.; Kristó 1988. 109.

⁸⁴ MIOG 1952. 362.

⁸⁵ Miskolczy 1923. 51.; Makkai László–Mezey László: Árpád-kori és Anjou-kori levelek. XI–XIV. század. Budapest, 1960. 271.; Kristó 1988. 121.; Bertényi 1989. 80.

HOMONNAI, SAROLTA

“...eundo in nuncium regis versus regem Hungariae...”

A diplomatic journey and what it cost in 1346

King Louis the Great of Hungary managed to include the King of England among his allies to support his campaign against Naples. Invaluable on account of its rarity, the statement of accounts of the trip by the envoy of Edward III in connection with these diplomatic preparations, for all its brevity and economy, brings to life not only a section of a mediaeval diplomatic journey but that of life in those days in general as well. After identifying the placenames, determining the points of time the envoy spent in various villages and towns, and resolving the financial abbreviations all one had to do was to unfold the information hidden in the mere accounts.

First I reconstructed the trip that lasted 110 days and included crossing seas, rivers, and land, trying to find the reasons why the English envoy picked that route. P. Walter de Mora started from London, transversed Europe, journeyed down to Zagreb and back, indeed, having got back to London he had to continue down to the Isle of Wight to report to King Edward on his trip. I discuss in a separate chapter the comparison of daily velocities, the expenses concerning the horses, the cost of food and accommodation, and the problems concerning the financial accounts of the diplomatic mission.

The promise of the King of England remained a promise, no military support resulted from the mission, the Hundred Years' War engaging to a considerable extent the forces of Edward. The source under discussion is really less interesting from a political historical view, than for the information it contains on everyday life in the Middle Ages.